Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période se terminant le 31 mars 2008

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

PARTIE I : SURVOL 1
- Message de la présidente 1
- Déclaration de la direction 3
- Renseignements sommaires 5
  - Raison d'être 5
  - Total des ressources financières 5
  - Total des ressources humaines 5
- Priorités du Tribunal 6
- Cadre pangouvernemental 7

PARTIE II : ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 9
- Objectif stratégique 9
- Activité du programme 9
- Rendement global du Tribunal 10
  - Tableau 1 : Total des causes par catégorie 11
  - Indicateurs sociaux 12
  - Priorités du gouvernement 12
  - Modernisation de la fonction de contrôleur 12
  - Initiative 13

PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 15
- Information organisationnelle 15
- Tableau 2 : Organigramme 15
- Tableau 3 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ETP compris) 16
- Tableau 4 : Coûts moyens des révisions et des appels 16
- Tableau 5 : Ressources par activité de programme 17
- Tableau 6 : Postes votés et législatifs 17
- Tableau 7 : Services reçus à titre gracieux 17
- États financiers 18
- Annexe 1 19
  - Plans d'avenir 19
  - Gouvernement en direct 19
  - Rapport annuel prévu par la Loi 19

PARTIE IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT 21
- Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 21
- Lois et règlements en vigueur 21
- Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal 22
- Référence 22

PARTIE I : SURVOL

Message de la présidente

J'ai encore une fois le privilège de présenter un compte rendu des activités du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Pour le Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile, l'exercice 2007-2008 marque la prestation d'un service de qualité aux Canadiens et aux Canadiennes depuis presque 22 ans.

Je suis heureuse de confirmer les progrès et les innovations du Tribunal au cours de la dernière année, alors que son mandat s'est élargi pour inclure les causes présentées en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Avec l'adoption du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* en novembre 2006, qui est entré en vigueur en novembre 2007, l'élargissement du mandat multimodal du Tribunal s'est concrétisé. De plus, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale. Cette loi confirme la compétence fédérale exclusive en matière de ponts et tunnels internationaux. Elle prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certaines infractions pouvant faire l'objet d'une révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada à deux niveaux (révision et appel).

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire qui statue sur des questions qui ont des répercussions importantes sur la subsistance et l'exploitation dans les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. Le Tribunal joue un rôle essentiel en offrant un processus indépendant de révision des décisions ministérielles concernant l'application de la loi et la délivrance des licences prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de manière ouverte et impartiale, conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, pour déterminer les questions sur lesquelles il devra statuer et pour échanger les documents. La tenue de conférences préparatoires à l'audience permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. Il s'agit là d'un élément important, étant donné la complexité actuelle des audiences pour lesquelles les représentants des parties requièrent parfois de cinq à vingt jours.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir aux intéressés du milieu des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 91 pour une révision et à 88 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal

La présidente,

Faye Smith

Déclaration de la direction

Je soumets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de 2007-2008 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2007-2008: Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur le résultat stratégique et sur l'architecture des activités de programme du Tribunal, approuvés par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des budgets des dépenses et des comptes publics du Canada.

La présidente,

Faye Smith

Renseignements sommaires

Raison d'être

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont énoncés dans la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal à titre d'organisme multimodal de révision est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

L'objectif du programme est de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant de révision des mesures d'application de la loi ou des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports. Ces mesures et décisions ministérielles comprennent l'imposition d'amendes, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale concernée est désignée sous le nom de titulaire de document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

2007-2008		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 433,0	1 597,2	1 523,0

Total des ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

2007-2008		
Prévues	Réelles	Différence
12	11	1

Priorités du Tribunal

<table>
<tr><th colspan="4">Sommaire du rendement</th><th>2007-2008</th></tr>
<tr><td colspan="5">Résultat stratégique : Pourvoir le milieu des transports canadien d'un processus indépendant de révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.</td></tr>
<tr><th colspan="5">Alignement aux priorités du gouvernement du Canada</th></tr>
<tr><th>Priorités</th><th>Activité du programme : Résultats prévus</th><th>Sommaire du rendement</th><th>Dépenses prévues
(en milliers de dollars)</th><th>Dépenses réelles
(en milliers de dollars)</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Priorité n° 1 : Tenir des audiences rapidement et sans formalisme</td><td>Audiences tenues rapidement, équitablement et sans formalisme</td><td>Satisfait à toutes les attentes</td><td rowspan="6">1 413,0</td><td rowspan="6">1 495.0</td></tr>
<tr><td>Règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un délai raisonnable</td><td>Satisfait à toutes les attentes</td></tr>
<tr><td>Audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle</td><td>Satisfait à toutes les attentes</td></tr>
<tr><td>Tenue de conférences préparatoires à l'audience pour simplifier et accélérer le déroulement des audiences</td><td>Satisfait à toutes les attentes</td></tr>
<tr><td>Qualité et uniformité du processus de décision</td><td>Satisfait à toutes les attentes</td></tr>
<tr><td>Degré de satisfaction du milieu des transports</td><td>Satisfait à toutes les attentes</td></tr>
<tr><td>Priorité n° 2 : Cadre de responsabilisation de gestion</td><td>Continuer la mise en œuvre des méthodes de gestion moderne</td><td>Continu</td><td>10,0</td><td>25,0</td></tr>
<tr><td>Priorité n° 3 : Gouvernement en direct</td><td>Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des services</td><td>Continu</td><td>10,0</td><td>3,0</td></tr>
</table>

Cadre pangouvernemental

Le cadre pangouvernemental a été instauré dans *Le Rendement du Canada 2002*, et il a évolué grâce aux consultations ministérielles au fil des ans.

Le cadre constitue un « modèle logique » structurel pour le gouvernement du Canada - établissant des correspondances entre les contributions des ministères, des organismes et des sociétés d'État qui reçoivent des crédits et une série de secteurs de résultats pangouvernementaux de haut niveau.

Pour atteindre ce résultat stratégique, le Tribunal a établi trois priorités stratégiques dans son Rapport sur les plans et les priorités. Le tableau qui suit expose ce résultat stratégique et son harmonisation aux résultats du gouvernement du Canada.

Résultat stratégique : Fournir au milieu des transports canadien un processus indépendant de révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences en vertu de lois fédérales sur les transports.
Activité du programme : Audiences en révision et en appel
Résultat pangouvernemental : Des collectivités sécuritaires et sécurisées

Il est possible d'obtenir plus de renseignements à l'adresse suivante: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgrr/wgf-cp_f.asp.

PARTIE II : ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Objectif stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de pourvoir le milieu des transports canadien d'un processus indépendant de révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.

Activité du programme

La seule activité du Tribunal est de pourvoir les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire d'un processus de révision indépendant permettant aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec celui d'un autre organisme, d'un autre comité ou d'une autre commission. Le Tribunal est unique dans le secteur des transports, étant donné son rôle juridictionnel.

Les mesures d'application de la loi ou les décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports, comprennent l'imposition d'amendes ou la suspension, l'annulation, le refus de délivrer ou de renouveler des documents d'autorisation pour des raisons d'incapacité ou autres. La personne ou la personne morale concernée est désignée sous le nom de titulaire de document.

Toutes les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Le Tribunal assure un processus permettant de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le secteur des transports, ce qui permet de faire les modifications législatives nécessaires et de garantir aux Canadiens et aux Canadiennes le maintien et le renforcement de la sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir aux intéressés du milieu des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce Tribunal et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Rendement global du Tribunal

Par la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports, le Tribunal d'appel des transports du Canada remplit un programme d'intérêt public propre au secteur des transports au Canada. Grâce à l'efficacité de ses opérations, le Tribunal valide et confirme la sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal assure un processus permettant de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le secteur des transports, ce qui permet de faire les modifications législatives nécessaires et garantir aux Canadiens et aux Canadiennes le maintien et le renforcement de la sécurité au Canada. Au cours de l'exercice 2007-2008, le Tribunal a traité 258 dossiers. Les dépenses prévues s'élevaient à 1 433 000$ et le Tribunal comptait 12 ETP. Le tableau 1 à la page 11 indique la répartition des dossiers par catégorie et par région.

Au cours de l'exercice de 12 mois, le Tribunal d'appel des transports du Canada a enregistré 141 nouvelles requêtes en révision et 9 requêtes en appel provenant du milieu des transports, ce qui représente une augmentation de 46 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2006-2007. Aux nouveaux dossiers enregistrés au cours de cet exercice s'ajoutent 108 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 258 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice. Ceci représente une augmentation de 47 causes par rapport à l'exercice 2006-2007.

Au cours de l'exercice 2007-2008, 125 causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu 29 révisions de premier niveau et 8 appels de second niveau. Cela représente une diminution de 28 audiences par rapport à l'exercice précédent. Parmi les 37 causes pour lesquelles une audience a eu lieu, un bon nombre ont été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2007-2008, 81 causes étaient en suspens, 5 étaient en attente d'une décision et 10 devaient être entendues au cours de l'exercice 2008-2009.

Parmi les 125 causes réglées sans audience, bon nombre d'entre elles sont des requêtes déposées auprès du Tribunal et réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire après que le greffe a terminé les préparatifs de celle-ci. Le greffe a pris des dispositions pour tenir 53 audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire de document a retiré sa requête

Tableau 1 : Total des causes par catégorie

Catégorie	Pacifique	Prairies et Nord	Ontario	Québec	Atlantique	AC	Total	%
Cas médicaux	16	12	12	16	2	2	60	23
Suspensions	7	12	10	4	5	1	39	15
Amendes	12	52	15	30	11	*7	127	49
Annulations	2	1	0	5	0	0	8	3
Refus de délivrer	6	5	5	3	1	1	21	9
Ordres ferroviaires	0	0	0	1	1	1	3	1
Total	43	82	42	59	20	12	258	100
%	17	32	16	23	8	4	100	

*Comprend une cause de l'Office des transports du Canada.

Les indicateurs du tableau 1 sont des chiffres réels. Le total des causes par catégorie n'est pas suffisant pour évaluer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de requêtes reçues pour chaque type d'infraction et la façon dont ces requêtes sont traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens à l'égard des audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices figurent au tableau 4 à la page 16.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir aux intéressés du milieu des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce Tribunal et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses conseillers à rendre leurs décisions rapidement, avec motifs à l'appui par écrit. Ainsi, les parties peuvent mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, prendre une décision éclairée pour ce qui est de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 91 pour une révision et à 88 pour un appel. Vu la complexité accrue des causes et le nombre de chefs d'accusation en hausse dans les avis, nous sommes d'avis que les audiences se sont déroulées dans un délai raisonnable pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu ainsi dans toutes les révisions et tous les appels et de régler les litiges selon les *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada* dans toutes les causes de manière équitable et indépendante, dans un délai raisonnable.

Au cours de l'exercice 2007-2008, le Tribunal a renvoyé 6 dossiers au ministre. Celui-ci a confirmé sa décision initiale dans 1 cause. Nous attendons encore la décision du ministre à l'égard de 5 dossiers.

Le succès du Tribunal au cours des 22 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au perfectionnement de ses conseillers à temps partiel et de son personnel. Au cours de la dernière année, le Tribunal a tenu des séances de formation à Ottawa, à l'intention des conseillers nouvellement nommés qui représentent les secteurs maritime et aéronautique. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et des décisions rendues par les conseillers du Tribunal.

Indicateurs sociaux

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec celui d'un autre organisme, d'un autre comité ou d'une autre commission. Le Tribunal est unique au secteur des transports, étant donné son rôle juridictionnel. Le Canada compte environ 72 511 employés brevetés de l'aviation, 34 150 employés du secteur ferroviaire, environ 31 886 aéronefs privés immatriculés et 3 000 locomotives en service. En raison de ce volume, le nombre d'infractions augmentera. Les mesures d'application de la loi, qui relèvent de Transports Canada, déterminent la charge de travail du Tribunal. Les changements apportés par Transports Canada aux textes législatifs des secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime ont aussi une incidence sur la charge de travail du Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions en vertu des dispositions législatives désignées prévues au *Règlement de l'aviation canadien*.

Priorités du gouvernement

Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La clientèle du Tribunal comprend les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime ainsi que Transports Canada. En offrant ses services au milieu des transports, le Tribunal contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité des transports au Canada.

Modernisation de la fonction de contrôleur

S'appuyant sur le succès des activités de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, le Tribunal d'appel des transports du Canada poursuit la mise en œuvre de pratiques de gestion moderne, laquelle demeure prioritaire.

Le Tribunal continue à travailler en partenariat avec trois autres petits organismes, soit le Greffe du Tribunal de la concurrence, le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs et la Commission du droit d'auteur du Canada, avec lesquels un groupe pluricellulaire a été créé lorsque l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur a été mise en oeuvre en 2001-2002.

En réponse au Secrétariat du Conseil du Trésor, le groupe pluricellulaire a mis l'accent sur l'élaboration d'un plan d'action d'un cadre pour la gestion intégrée. Le Cadre de responsabilisation de gestion énonce les attentes du Conseil du Trésor en vue d'une saine gestion des ministères et des organismes. Il s'articule autour de 10 éléments clés qui définissent collectivement ce qu'on entend par « gestion ».

Initiative

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu des transports représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* ainsi que pour connaître leur point de vue à ce sujet. De plus, le Tribunal donne des séances d'information aux étudiants en droit et en aviation.

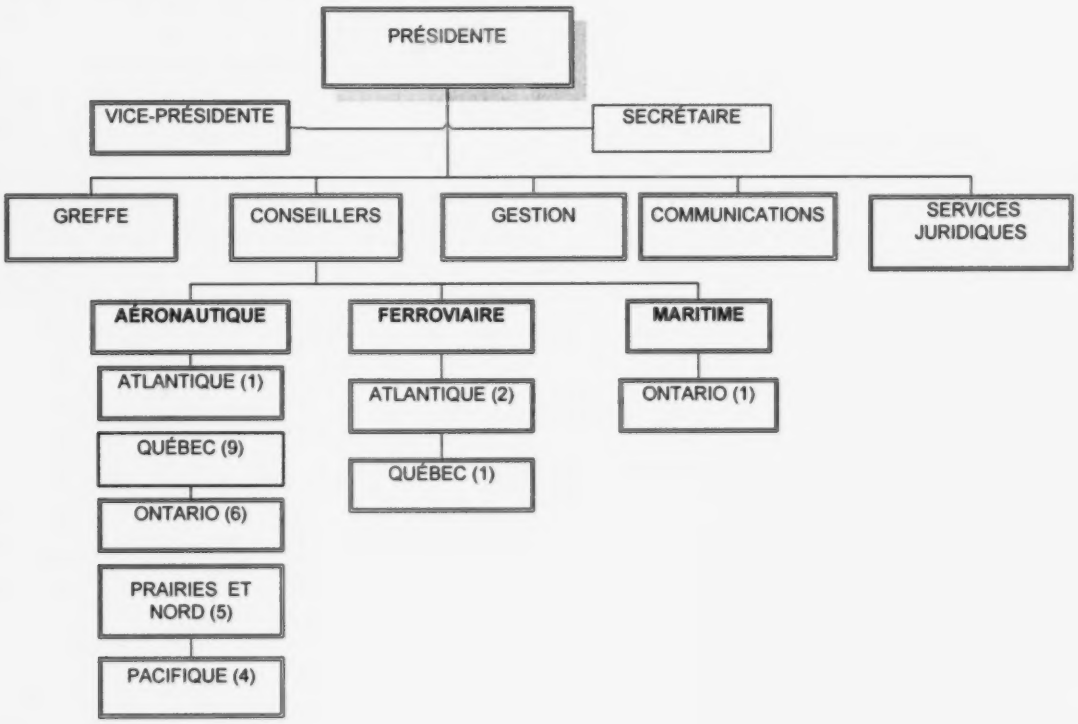
PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Information organisationnelle

Le Tribunal d'appel des transports du Canada n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. La présidente, la vice-présidente et le personnel immédiat représentent 12 ETP. Le personnel immédiat occupe les fonctions liées au greffe, à la recherche, aux communications et au soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services externes qui ne sont pas requis à temps plein. Un total de 29 conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2007-2008, soit 25 du secteur aéronautique, y compris la médecine, 3 du secteur ferroviaire et 1 du secteur maritime. Répartis dans les diverses régions au Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Les conseillers à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Tableau 2 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel et du secteur de leurs compétences. Tous les conseillers relèvent de la présidente.
- Douze ETP sont utilisés par les employés à temps plein continu, y compris la présidente et la vice-présidente.

Tableau 3 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ETP compris)

(en milliers de dollars)	2005-2006 Dépenses réelles	2006-2007 Dépenses réelles	2007-2008			
			Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Fournir un processus de révision indépendant	1 284,8	1 337,0	1 433,0	1 433,0	1 597,2	1 523,0
Total	1 284,8	1 337,0	1 433,0	1 433,0	1 597,2	1 523,0
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	223,9	225,8	222,9	222,9	222,9	222,9
Coût net pour le Tribunal	1 508,7	1 562,8	1 655,9	1 655,9	1 820,1	1 745,9
ETP	8	10	12	12	12	12

En 2007-2008, les dépenses prévues du Tribunal étaient de 1 433 000 $. Les dépenses réelles étaient de 1 523 216 $. Les coûts pour le personnel représentaient 57 % des dépenses réelles et ceux pour les biens et services correspondaient à 43 % de ces dépenses. Le coût relatif à la préparation et à la tenue des audiences s'élevait à 185 655 $.

Tableau 4 : Coûts moyens des révisions et des appels

	2007-2008	2006-2007	2005-2006
Révisions	5 446 $	4 599 $	5 134 $
Appels	3 461 $	4 463 $	7 249 $
Révisions et appels entendus	37	39	63
Moyenne mensuelle	3,08	3,25	5,25
Charge de travail	258	211	272

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées en raison de facteurs incontrôlables comme l'endroit où est tenue l'audience, les voyages, le temps consacré à l'audience, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction de la décision et les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, la transcription et la traduction. La présidente a entendu 6 des 37 causes. Il arrive parfois que les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens sont différents pour chaque exercice puisqu'ils sont évalués en fonction du nombre de révisions et de la complexité des causes.

Tableau 5 : Ressources par activité de programme

2007–2008 (en milliers de dollars)						
Fournir un processus de révision indépendant	Budgétaire				Plus: Non-budgétaire	Total
	Fonctionnement	Immobilisations	Moins: Revenus disponibles	Total: Dépenses budgétaires nettes	Contributions aux avantages sociaux des employés	
Budget principal	1 307,0	-	-	1 307,0	126,0	1 433,0
Dépenses prévues	1 307,0	-	-	1 307,0	126,0	1 433,0
Total des autorisations	1 471,2	-	-	1 471,2	126.0	1 597,2
Dépenses réelles	1 411,1	-	-	1 411,1	111,9	1 523,0

Tableau 6 : Postes votés et législatifs

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2007-2008 (en milliers de dollars)			
		Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
70	Dépenses de fonctionnement	1 307,0	1 307,0	1 471,2	1 411,1
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	126,0	126,0	126,0	111,9
	Total	1 433,0	1 433,0	1 597,2	1 523,0

Tableau 7 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2007-2008
Dépenses réelles	1 523,0
Plus : Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	175,1
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (à l'exclusion des fonds renouvelables)	47.8
Coût net pour le Tribunal en 2007-2008	1 745,9

États financiers

Le Rapport annuel du Tribunal pour l'exercice 2007-2008 (http://www.tatc.gc.ca/doc.php?lang=f&DocID=56) comprend les états financiers qui rendent compte de la manière dont le Tribunal administre ses activités et ressources financières publiques.

Les états financiers sont préparés conformément aux principes comptables de la comptabilité d'exercice. Les renseignements supplémentaires non vérifiés présentés dans le tableau financier du Rapport annuel sont préparés selon la comptabilité de caisse modifiée afin d'être conformes aux principes de déclaration fondés sur les crédits.

ANNEXE 1

Plans d'avenir

Le Tribunal d'appel des transports du Canada remplace le Tribunal de l'aviation civile créé en 1986 en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, celle-ci est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal, s'étend aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. L'article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime. La charge de travail du Tribunal augmentera considérablement au cours des années à venir.

Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, adopté en novembre 2006, est entré en vigueur en novembre 2007. Les plans que nous avions prévus au cours des dernières années se sont réalisés. Le projet de loi C-7, la *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence*, actuellement à l'étape de la troisième lecture, propose l'augmentation des amendes pour des contraventions à des textes désignés. Comme nous l'avons signalé l'année dernière, l'adoption de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* confère au gouvernement fédéral le pouvoir législatif nécessaire pour surveiller efficacement les 24 ponts et tunnels routiers internationaux et les 9 ponts et tunnels ferroviaires internationaux existants, ainsi que les nouveaux ponts et tunnels internationaux qui seront construits. La réglementation permettant au Tribunal d'entendre des cas en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est maintenant en vigueur. Le Tribunal garde un œil ouvert sur son mandat qui s'élargit.

Gouvernement en direct

En 2008-2009, le Tribunal continuera d'améliorer la prestation de ses services clés au public dans le but d'accroître son efficience et le degré de satisfaction de sa clientèle. Il rehaussera l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Web et en fournissant des liens Internet.

Rapport annuel prévu par la Loi

En vertu de l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, au plus tard le 30 juin de chaque exercice financier, le Tribunal présente son rapport d'activités pour l'exercice financier précédent.

PARTIE IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
Courrier électronique : info@tatc.gc.ca
Site Web : www.tatc.gc.ca

Faye Smith – présidente
Eleanor Humphries – vice-présidente
Mary Cannon – greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – greffière (Administration centrale et régions du Québec et de l'Atlantique)
Suzanne Lagacé – gestionnaire des Communications
Carl Poulin – chef des Services à la haute direction

Lois et règlements en vigueur

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada	L.C. 2001, c. 29
Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada	DORS/93-346
Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)	L.R.C. 1985, c. A-2
Règlement de l'aviation canadien	DORS/96-433
Loi sur les transports au Canada	L.C. 1996, c. 10
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)	DORS/99-244
Loi sur la sécurité ferroviaire	L.R.C. 1985, c. 32 (4e suppl.)
Loi sur les ponts et tunnels internationaux	L.C. 2007, c. 1
Loi sur la sécurité du transport maritime	L.C. 1994, c. 20
Règlement sur la sûreté du transport maritime	DORS/2004-144
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	L.C. 2001, c. 26
Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires	DORS/2008-97

Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal

Rapport sur les plans et les priorités 2008-2009
Rapport annuel pour l'exercice 2007-2008
Guide des requérants

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories :

SUSPENSIONS	ANNULATIONS	AMENDES
– certificat d'exploitation – contrôle de la compétence du pilote – exploitant (sûreté) – OMA** – personnel (sûreté) – pilote (application de la loi) – pilote (compétence) – pilote (qualification de vol aux instruments) – PVTA*** – TEA****	– certificat de navigabilité – exploitant – personnel (sûreté) – pilote – TEA **REFUS DE DÉLIVRER** – TEA – certificat médical – pilote et autres	– CCA* – exploitant – exploitant (sûreté) – OMA – personnel (sûreté) – pilote – propriétaire d'aéronef – TEA **CAS MÉDICAUX** – CCA – pilote

* CCA : contrôleur de la circulation aérienne
** OMA : organisme de maintenance agréé
*** PVTA : pilote vérificateur de transporteur aérien
**** TEA : technicien d'entretien d'aéronef

INDEX

Activité du programme 9
Analyse de l'activité du programme par résultat stratégique 9
Autres sujets d'intérêt 21
Cadre pangouvernemental 7
Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ETP compris) 16
Coûts moyens des révisions et des appels 16
Déclaration de la direction 3
États financiers 18
Gouvernement en direct 19
Indicateurs sociaux 12
Information organisationnelle 15
Initiative 13
Lois et règlements en vigueur 21
Message de la présidente 1
Modernisation de la fonction de contrôleur 12
Objectif stratégique 9
Organigramme 15
Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 21
Plans d'avenir 19
Postes votés et législatifs 17
Priorités du gouvernement 12
Priorités du Tribunal 6
Raison d'être 5
Rapport annuel prévu par la Loi 19
Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal 22
Référence 22
Rendement global du Tribunal 10
Renseignements sommaires 5
Renseignements supplémentaires 15
Ressources par activité de programme 17
Services reçus à titre gracieux 17
Survol 1
Total des causes par catégorie 11
Total des ressources financières 5
Total des ressources humaines 5